



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Jaarverslag
2012

jaar

12

verslag

verslag

jaar verslag 2012

4

Voorwoord

5

Ontwikkelingen in de luchtvaart

8

KLM

11

Martinair

13

Transavia

15

Overige maatschappijen

20

Internationale zaken

24

Professionele zaken

22

Vliegtechnische zaken

39

Organisatie en staf

42

Collectieve regelingen



Lange adem

Weer is een jaar verstreken waarvan we kunnen zeggen dat het een crisisjaar was. Luchtvaartmaatschappijen, zeker in Europa, zitten al een flinke tijd in de overlevingsmodus. Vele redden het niet of moeten diep snijden in een poging het vege lijf te redden. Ondertussen doen enkele low cost-bedrijven het wel goed en groeien de Midden-Oosten-maatschappijen als kool. Ook in Noord- en Zuid-Amerika zijn er tekenen van herstel en zelfs gezonde groeicijfers. Europa is de oude zwakke man van de wereld, die politiek en economisch ver achterop raakt bij de rest.

De oplossing die de politiek in Nederland kiest om uit de problemen te komen verergert de crisis; consumenten zijn volledig gestopt met het doen van grotere uitgaven en sparen zich helemaal suf in een poging de onzekerheden voor de toekomst af te dekken. Hierdoor zijn weer extra bezuinigingen nodig en dreigen we in een neerwaartse spiraal te geraken. Geen al te aantrekkelijk vooruitzicht dus.

Het bijzondere is dat de meeste van de bedrijven waar de VNV zaken mee doet het nog niet eens zo slecht doen. KLM en Transavia zijn weliswaar niet erg winstgevend, maar er is ook geen sprake van onstuitbare verliezen. De klanten weten de weg naar onze vliegtuigen nog redelijk goed te vinden en zijn ook bereid om daar een licht hogere prijs voor te betalen. De onlangs afgesloten cao's bij deze bedrijven moeten gaan helpen om de winstgevendheid weer naar acceptabele niveaus te brengen en daarmee opnieuw voorzichtig aan groei te denken.

De situatie bij Martinair is helaas nog steeds niet gestabiliseerd. Wel lijkt vooralsnog de bodem bereikt in het dalende aantal vliegtuigen dat in productie is. Hopelijk kan de samenwerking met Etihad ook voor een voorzichtig opkrabbelscenario gaan zorgen. Bij ArkeFly hangt veel af van de vraag naar vakantievervoer en staat een belangrijk cao-traject voor de deur. De vooruitzichten van CHC zijn, na de reorganisatie van afgelopen jaar die in goede samenwerking met de VNV is afgesproken, weer gunstiger; hopelijk kan ook hier sprake zijn van voorzichtige groei van werkgelegenheid.

Het onverminderd hard werken van vele tientallen VNV-vrijwilligers heeft gezorgd voor een organisatie die meer en meer bekendstaat als het expertisecentrum op het gebied van operationele luchtvaart. In onze contacten met de media, en in toenemende mate de politiek, krijgen we hiervoor de erkenning die het harde werk verdient. Ik ben blij met de inzet van allen die daaraan bijgedragen hebben en beveel u dit jaarverslag van harte aan omdat het een goed overzicht geeft van de grote hoeveelheid werk die verricht wordt binnen de VNV. Ik dank de leden voor het in ons gestelde vertrouwen!

Evert van Zwol, president

Voorwoord

Ontwikkelingen in de luchtvaart

E

igenlijk is er maar één woord dat de luchtvaart in het jaar 2012 karakteriseert: crisis.

De crisis heeft volop toegeslagen, zowel in Nederland als in de rest van Europa. Vele maatschappijen, vooral in Zuid-Europa, hebben het bijzonder moeilijk om de eindjes aan elkaar te knopen. Zij zijn aan het krimpen en stellen noodzakelijke investeringen uit. Dat laatste is funest. Ook in Nederland ontkomen we er niet aan. Door de economische omstandigheden is de reisbereidheid van velen, zowel bedrijven als particulieren – tegen de voorheen courante tarieven – afgenomen. Er ontstaat een neerwaarts effect op de ticketprijzen en dus de opbrengsten om bezettingsgraden op peil

te houden. De winstgevendheid, als daar al sprake van is, wordt gemarginaliseerd – en dat in een bedrijfstak die bijzonder kapitaalsintensief is en waar investeringen eigenlijk niet uitgesteld kunnen of zelfs mogen worden.

Daar bovenop komt dan nog dat de regulerende omgeving niet erg meehelpt. Velen bezigen de woorden dat Schiphol de motor van de BV Nederland is, of in ieder geval een belangrijk deel van die motor. En tevens dat Nederland als distributieland moet kunnen bogen op een goede en degelijke infrastructuur en daar hoort een internationaal luchtvaartnetwerk met Schiphol als draaipunt bij. Daar merken wij als ingevoerden in die luchtvaart weinig van, omdat iedereen geld wil zien van die luchtvaartmaatschappijen.



Belangenverstrengeling van overheden zou hier ook zomaar debet aan kunnen zijn. Is het irreëel om te veronderstellen dat landen luchtvaart- en landingsrechten zouden gunnen aan de rijke Midden-Oosten-maatschappijen in ruil voor investeringen elders in het land? Op termijn zou dit funest zijn, want deze maatschappijen hebben geen enkele loyaliteit naar de Europese landen. Bij tegenvallende resultaten zijn ze even snel weer weg als dat ze zijn gekomen. Mocht KLM als maatschappij omvallen dan is de rol van Schiphol en Nederland als infrastructureel internationaal knooppunt uitgespeeld. Ook dat lijken maar weinigen zich te realiseren. Een aardig voorbeeld in dat opzicht is de luchthaven Zaventem in Brussel na het faillissement van Sabena destijds.

Dan is er ook nog een maatschappij die het niet zo nauw lijkt te nemen met de sociale maatstaven in dit deel van de wereld. Het heeft er alle schijn van dat deze maatschappij het evenmin nauw neemt met fiscale regelgevingen in diverse Europese landen. Dat dit leidt tot een eveneens hoge mate van oneerlijke concurrentie draagt bij tot de bedreigende omgeving waar we ons als Europese maatschappijen in bevinden.

In 2012 hebben de Nederlandse maatschappijen zich nog niet kunnen onttrekken aan deze gevaren en bedreigingen, maar het goede nieuws is dat zij ondanks deze bedreigingen wel in staat zijn gebleken op geheel eigen kracht een redelijke status quo te bereiken. Dit geeft moed voor de nog komende jaren. De VNV zal zich in toenemende mate moeten blijven inzetten om het krachtenveld buiten de directe invloedssfeer mede te beïnvloeden, zowel nationaal als internationaal.





KLM

H

et jaar stond voor het overgrote deel in het teken van onderhandelingen met KLM omtrent een versoberings-cao. Na vele overleggen, onderzoek en onderhandelingen werd een akkoord bereikt. Dit terwijl een voortsukkelende economische crisis geen directe tekenen van spoedig herstel liet zien.

Terugblik

Uit de opgeschorte cao-onderhandelingen in 2011 kwam een proces voort dat KLM de ruimte gaf om de noodzaak aan te tonen van een door haar gewenste versoberings-cao die het bedrijf toekomstbestendig moet maken. De VNV wilde niet zonder degelijke onderbouwing een dergelijke cao afspreken. Met een tussentijds protocol werd KLM tijd gegund haar visie op de toekomst van het bedrijf met de bonden te delen.

In de wintermaanden van 2011/2012 werd via een aantal werkconferenties door KLM kosten noch moeite gespaard om de werknemersorganisaties te overtuigen van het belang van bezuinigen. KLM schetste een toekomstbeeld waarbij de moordende concurrentie, de hoge kosten op het Europa-netwerk, de benodigde investeringen en een afbouw van de schuldenlast het noodzakelijk maken om in te grijpen. In het plan 'Transform 2015, Securing our future' - dat geldt voor heel AF-KLM - is dit vormgegeven. In de periode tot 2015 moeten via dit project kosten gereduceerd worden, extra inkomsten worden gegenereerd en de schuldenlast worden verlaagd. Ook van de werknemers van KLM wordt in dit cao-traject een bijdrage aan de bezuinigingen gevraagd.

De VNV was alleen bereid om te praten over een investering in het bedrijf door de vliegers als, naast de eigen expertise en visie, ook een externe consultant zou oordelen over de daadwerkelijke positie van KLM en de noodzaak

tot bezuinigen. Hiertoe werd KLM in het voorjaar door het Amerikaanse IPSC doorgelicht. Uit de analyse bleek dat een hoger rendement wenselijk is en dat bezuinigingen op de totale loonsom noodzakelijk zijn om ook op langere termijn een financieel gezond bedrijf te hebben dat in staat is de gewenste investeringen te financieren.

Met de conclusie en de eigen bevindingen van het bestuur werden gedurende het najaar onderhandelingen gevoerd. Na een proces van maanden werd in december een akkoord bereikt over een pakket van maatregelen dat bijdraagt aan het herstel van KLM. Onderdeel ervan zijn het bevriezen van lonen tot 2015, verschillende productiviteitsverhogende afspraken plus de mogelijkheid tot het genereren van extra inkomsten via een uitbreiding van de samenwerking met Transavia. Naast versobering bevat het akkoord ook een paar positieve punten voor de vliegers, zoals een toekomstige loss of license-regeling voor VNV-leden, de invoering van Interbids bij KLC, afschaffing van de variabele eindejaarsuitkering en invoering van een winstdelingsregeling. In maart 2013 is het protocol ter goedkeuring voorgelegd aan de ledenraad.

In de lopende samenwerkingen die KLM heeft met andere luchtvaartmaatschappijen, vielen er in 2012 twee op.

De eerste was de verlenging en uitbreiding van een codeshare met Transavia, die het mogelijk maakt voor KLM-passagiers op een twaalfstal Transavia-bestemmingen over te stappen. Voor KLM als netwerkvervoerder is het uiteraard belangrijk om zoveel als mogelijk bestemmingen aan te kunnen bieden, en daarmee nieuwe passagiersstromen aan te boren. Om de werkgelegenheid van de KLM-vlieger te borgen is afgesproken dat zodra het transfervervoer van substantiële aard wordt, KLM dit zelf voor haar rekening neemt.

Tweede opvallende samenwerking is die tussen Air France-KLM, Etihad en Air Berlin. Deze bestond in 2012 uit een beperkte codeshare achter elkaars hubs, maar wordt in de toekomst wellicht verder uitgebreid. In 2013 wordt gesproken over een mogelijke verdere invulling van de samenwerking.

In de loop van het jaar is de implementatie van Interbids, het nieuwe verzoevensysteem voor de B737-vlieger, voltooid. Vanaf februari bieden de B737-vliegers via een vernieuwde en moderne interface en worden de biedingen niet meer door handicappunten, maar via normalisatie gewogen. De eerste resultaten van Interbids, met bijvoorbeeld 90% toewijzing voor de vrijetijdsverzoeken, is buitengewoon te noemen.



Overeengekomen protocollen en afspraken:

- Tussentijds protocol cao 2011
- Protocol 'Air France, Delta and KLM Pilot Protocol 2'
- Protocol codeshare Transavia
- Protocol uitwerking en afwijking van Ringvaart Akkoord
- Protocol actualisatie cao KLM-vliegers op vleugelvliegtuigen 2009/2010
- Protocol cao voor KLM-vliegers op vleugelvliegtuigen 2010/2011

Het Ringvaart Akkoord gaf Martinair-vliegers de mogelijkheid hun carrière voort te zetten bij KLM. De 'vrijwillige overstappers' kwamen begin 2012 naar KLM. De VNV heeft zich ingezet om de belangen van deze groep te behartigen en de overstap waar nodig te begeleiden. KLM bleek in 2012 een aantal vanuit het Ringvaart Akkoord opgestarte routes vroegtijdig te moeten sluiten en kon zich daarmee niet houden aan gemaakte afspraken. Hierover werden aanvullende afspraken gemaakt en de werkgelegenheidsclaim die resteerde werd in de lopende cao-onderhandelingen meegenomen.

Vanwege economische redenen besloot KLM ook om de MD-11 uit te faseren. Afspraken waren noodzakelijk om de overschotten die in de divisie ontstonden op te lossen. Gekoppeld met het overleg inzake het Ringvaart Akkoord is de VNV een maatwerkoplossing met KLM overeengekomen die via een licht aangepaste inkrimpende divisieregeling het omscholen van MD-11-vliegers reguleerde. Hierdoor konden dure opleidingstrajecten worden voorkomen.

De bestuursafdeling KLM-zaken voerde het reguliere overleg met KLM en KLC over toepassing van de cao en andere zaken. Er was een aantal werkgroepen actief en ook werden leden bijgestaan in individuele kwesties op arbeidsvoorwaardelijk vlak. De proef Samen Vakantie kende een hoog slagingspercentage en bood velen de mogelijkheid samen van vakantie te genieten.

Vooruitblik 2013

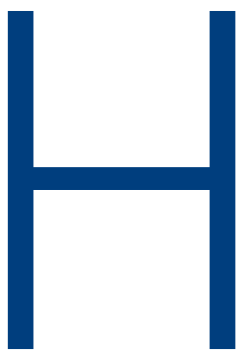
De bestuursafdeling verwacht dat in een aantal grote dossiers stappen gezet gaan worden. Een ervan is de wens van KLM om de iPad in te voeren voor vliegers en processen digitaal te laten verlopen. Hierover komt overleg met de VNV en zullen afspraken gemaakt worden. Op 1 januari 2014 vallen de Martinair-vliegers onder de KLM-cao, wat de nodige voorbereiding en uitwerking behoeft.

Ook dienen afspraken uit het kersverse cao-akkoord uitgewerkt te worden. Interbids wordt dit jaar bij KLC geïmplementeerd, de vliegers krijgen een nieuwe mogelijkheid om deeltijd in blokken te vliegen en de loss of license-regeling wordt vormgegeven. Daarnaast is het, gezien de voornemens van de regering, aannemelijk dat er aanpassingen komen op pensioengebied.





Martinair



elaas was 2012 niet het jaar waarin Martinair in rustiger vaarwater kwam. Ook dit jaar werd het incasseringsvermogen van de Martinair-vlieger danig op de proef gesteld.

Terugblik

Na de totstandkoming van het Ringvaart Akkoord begon het jaar met de overstap van 71 vliegtuigen naar KLM. Deze overstappers kregen veelal te maken met een opleiding op een ander type vliegtuig, maar vooral ook met wennen aan een nieuwe werkomgeving. Natuurlijk waren er wat opstartproblemen, die de eerste maanden veel tijd innamen.

Ook veel van de overgebleven vliegtuigen bij Martinair kregen te maken met opleidingen en verandering van vliegtuigtype of stoel. Na het uitschakelen van de B767 en de vliegtuigoverstap kwam een ongekennde opleidingsgolf op gang om de twee overgebleven divisies weer op sterkte te krijgen. Ook een nieuw fenomeen DRHS CDR werd geïntroduceerd.

Door de aanhoudende crisis werd al vrij snel besloten een van de MD-11-vliegtuigen stil te zetten. Krimp opvangen is nooit een makkelijke opgave voor een bedrijf, maar zo snel na het uitschakelen van de B767 was dit een extra uitdaging. Het resultaat was dat er wederom verschuivingen nodig waren binnen de divisies.

Ook de bezetting van Ondernemingsraad en Groco ontkwamen in 2012 niet aan verschuivingen, vooral doordat leden overstapten naar KLM of bedankten. In deze moeilijke tijd een ware uitdaging om voor de beide organen met de nieuwe bezettingen goede belangenbehartigers te zijn. Zeker met de dossiers die al op tafel lagen en gedurende het jaar daar nog bij kwamen.

De verwachte cao-onderhandelingen werden afgelopen jaar door Martinair opgeschort. De crisis, maar vooral de onderhandelingen tussen de VNV en KLM, moesten eerst duidelijkheid verschaffen. Het lijkt er inmiddels op dat er nog een cao-ronde overblijft voordat eind 2013 de Martinair-cao voltooid verleden tijd is.

Net voor de zomervakantie kwam de volgende onheilstijding. Martinair besloot verder te gaan met de inmiddels bekende '9+1'-operatie. In tegenstelling tot de afspraken uit het Ringvaart Akkoord van elf vliegtuigen waarmee geopereerd zou worden, was er wederom krimp in het vooruitzicht van de Martinair-vliegers. Dat dit de VNV de laatste maanden van het jaar heeft beziggehouden is een understatement. De ontwikkelingen volgden elkaar snel op. Het besluit om de maintenance organisatie te veranderen, het vermindere van de kantoororganisatie en de aanpassingen aan de meevliegeregelingen zorgden niet voor de zo gewenste rust onder de vliegers.

De onrust werd niet alleen gevoed doordat de markt was verslechterd. Het gevoel leefde dat ook het beleid Belly-Combi-Full Freight plus het veranderde businessmodel Martinair ongekend hard raakten. Inmiddels is, na enkele aanpassingen, een optimale verdeling gemaakt binnen het totale netwerk. Door deze maximale inzet van vliegtuigen verwacht Martinair meer rendement en een goede beladingsgraad te realiseren. Uit de begroting Cargo 2013-2015, die is gebaseerd op het '9+1'-concept, concludeert het bestuur dat de komende jaren geen verdere krimp wordt voorzien in de FF-divisie.

Gelukkig waren er ook lichtpunten. De 'Safari Connection' is een mooi voorbeeld van ondernemerschap waar Martinair nieuwe mogelijkheden maximaal benut. Met de verbinding tussen het Verre Oosten en Afrika loopt het bedrijf weer voorop in de nieuwe economische werkelijkheid. Ook lijkt het erop dat samenwerking met een carrier uit het Midden-Oosten zijn vruchten gaat afwerpen. De laatste maanden van 2012 duiden op een stabiliserende markt.

Vooruitblik

Voor 2013 is het bestuur voorzichtig optimistisch. Het is het laatste jaar dat er vliegers in dienst zijn bij Martinair. De cao zal worden ontbonden en alle vliegers komen per 2014 in dienst bij KLM. Wederom een behoorlijk ingrijpende operatie. Het jaar staat dan ook vooral in het teken van de voorbereidingen hierop. Dit natuurlijk naast 'gewone' zaken, zoals het afspreken van de laatste Martinair-cao 2011-2013.





Transavia

V

oor de bestuursafdeling Transavia is het jaar op een ouderwets positieve manier afgesloten. Het jaar 2012 kenmerkte zich door de cao-onderhandelingen. Het woord vertrouwen bleek gedurende het jaar een steeds prominentere plaats in te nemen.

Terugblik

Er werd intensief onderhandeld met Transavia over een nieuwe cao voor de vliegers. Het bedrijf was in deze onderhandelingen op zoek naar een productiviteitsverbetering en daarmee een kostenreductie om zo weer te kunnen groeien. Een deel van deze groei zou moeten plaatsvinden

in de regio, waardoor een standplaatsenbeleid een belangrijk onderdeel van de onderhandelingen werd.

Gedurende de onderhandelingen groeide een wederzijds vertrouwen tussen de VNV en Transavia waardoor een principeakkoord bereikt kon worden met veel verbeterpunten voor zowel Transavia als de vliegers. Het akkoord kwam begin oktober tot stand, waarna het goedkeuringstraject werd gestart met de ledenraad. Na drie vliegerbijeenkomsten en 22 uur vergaderen met de ledenraad verdeeld over drie dagen, werd met tweederde meerderheid het bereikte principeakkoord inclusief een viertal amenderingen aangenomen. Transavia stemde vervolgens uiteindelijk in met de amenderingen, waardoor het jaar kon worden afgesloten met een mooi cao-resultaat. Het wederzijdse vertrouwen zal zich de komende periode moeten bewijzen.

De belangrijkste zaken uit het akkoord zijn: salarisverhoging, pensioenoplossing voor het jaar 2013, WRR-aanpassingen tezamen met een biedingssysteem, een volledige indelingsautomaat en een nieuw standplaatsenbeleid.

In het cao-protocol zijn afspraken gemaakt om het pensioen-herverzeeringscontract met Aegon voor een jaar te verlengen zonder premieverhoging.

Om dit mogelijk te maken zien de vliegers in 2013 af van de onvoorwaardelijke indexatie van 2%. Mocht het pensioenfonds toch genoeg overrendement maken in 2013, dan vindt uiteraard alsnog indexatie plaats.

Transavia en de VNV zullen 2013 gebruiken om de afspraken over het vliegerpensioen af te stemmen op de nieuwe wetgeving, voor zover deze dan al bekend is. Tijdens deze overleggen wordt naar alle mogelijke opties gekeken zonder dat er vooraf een taboe op onderwerpen rust.

Buiten al het cao-geweld passeerden natuurlijk ook andere onderwerpen de revue. De VNV is al een tijd in gesprek met Transavia over het 5% ziekmelden van vliegers die met restricties op de 'BIC-lijst' staan, maar wel hun vliegreizen maken. De VNV en Transavia hebben nog geen gelijke visie op dit punt. Om heldere afspraken te maken met betrekking tot verzuim wordt het verzuimbeleid in een werkgroep met zowel Transavia als de VNV besproken.

Transavia opperde tegen het einde van het jaar om de Preflight Inspection op Amsterdam in de ochtend door de crew te laten doen in plaats van de Technische Dienst. De VNV heeft hiertegen geageerd, mede omdat hier geen extra tijd voor zou komen; de aanmeldtijd zou op één uur blijven staan. De VNV ziet hierin een gevaar voor de flight safety, bijvoorbeeld met betrekking tot de vluchtvoorbereiding. Het project is voorlopig stilgezet. Een al langer openstaand punt is de nieuwe winstdelingsregeling. In november is daarover met alle andere bonden en Transavia overleg geweest. Transavia heeft een voorstel gedaan wat verder besproken wordt.

Vooruitblik

In 2013 wordt het cao-akkoord vertaald in de cao-teksten, waarbij het streven is deze klus in april klaar te hebben. De verdere invulling van de afspraken over de automatisering en het pensioen zullen nog veel tijd en aandacht kosten. Omdat de pas afgesloten cao alweer 1 april 2013 eindigt, komen er ook dit jaar weer onderhandelingen met Transavia.

Transavia gaat verder met de transitie naar meer lijndiensten. Kijkend naar de winstverwachtingen voor 2013 lijkt dit de juiste weg.

Overeengekomen protocollen en afspraken:

- Goedkeuring principeakkoord cao Transavia-vliegers 2011-2013





Overige maatschappijen

ArkeFly

Na een aantal jaren van flinke groei is ArkeFly in wat rustiger vaarwater gekomen. Toch weet het bedrijf al meerdere jaren op rij een mooie winst te maken. Het afgelopen jaar was de eerste serieuze testcase voor de in 2011 afgesloten cao. Inmiddels blijken er van tijd tot tijd interpretatieverschillen te zijn over de uitleg van bepaalde cao-bepalingen. Tijdens de cao-onderhandelingen van 2013 zal hiernaar gekeken worden.

Terugblik

Gevlogen werd met vier Boeings 737 en vijf Boeings 767. Een vijfde B737 vloog afgelopen jaar bij Jetairfly, met vier ArkeFly-gezagvoerders. In het hoogseizoen versterkten twee B737's van Miami Air de zomerproductie. Ondanks de negatieve prognoses kon ArkeFly het jaar 2012 succesvol en winstgevend afsluiten. Mede dankzij de slechte Nederlandse zomer en de vroege uitschakeling van het Nederlands voetbalelftal tijdens het EK 2012 trokken de vakantieboekingen weer aan.

In het begin van het jaar was er de nodige onrust onder de ArkeFly-vliegers. Men vond dat een aantal zaken niet goed werd aangepakt door de VNV, waarbij door de vliegers ook cao-overtredingen genoemd werden. Uiteindelijk is in overleg met het bedrijf vastgesteld dat er geen daadwerkelijke overtredingen zijn geweest, maar dat het bedrijf wel met grote regelmaat de grenzen en grijze gebieden van de cao opzoekt. Verder zorgde met name de tewerkstelling van freelance captains voor de nodige discussie en onrust, mede omdat ArkeFly op dit dossier geen openheid van zaken wilde geven.

Tijdens het regulier overleg kwamen onderwerpen als fatigue en de impact van zware vliegschema's aan bod. Een bedrijf als ArkeFly met een zeer

conjunctuurgevoelige markt moet vaak op korte termijn aanpassingen doen, wat veel vergt van de flexibiliteit van vliegers. Als gevolg van enkele zware rotaties, bijvoorbeeld de westkustoperaties in de VS, hebben de vliegers meer vrije dagen na een rotatie toegewezen gekregen. Ook is een begin gemaakt met een nieuwe vakantieregeling en een protocol voor short notice-roosterwijzigingen en bereikbaarheid op de route. Deze zullen bij het komende cao-overleg verder uitgewerkt worden.

De TUI Pilot Group (TPG) kwam drie keer bijeen, waarbij een aantal vliegercommissieleden aanwezig was. Tijdens de bijeenkomsten waren ook afgevaardigden van ThomsonFly, TUIFly Germany, NordicFly, CorsairFly en Sunwing aanwezig. Alleen vanuit het Belgische Jetairfly zijn tot nu toe geen vliegers vertegenwoordigd. Diverse onderwerpen die de totale groep vliegers aangaan worden tijdens de bijeenkomsten besproken. Daarnaast worden de verschillen in de huidige cao's uitgewisseld.

Vooruitblik

De huidige cao verloopt op 1 april. Een deel van 2013 staat dus in het teken van de cao-onderhandelingen. In maart gaan deze van start. Gedurende de zomer komt de aan België 'uitgeleende' B737 terug naar ArkeFly voor de piek zomerproductie. Het bedrijf heeft besloten om daar freelance captains voor aan te nemen en geen eigen first officers te upgraden.

De Boeing 787 wordt in 2013 binnen de TUI-groep geïntroduceerd. Omdat de Dreamliner in 2014 bij ArkeFly gaat vliegen, worden dit jaar de nodige voorbereidingen getroffen.





CHC

Het jaar stond voor de vliegers van CHC-HN voornamelijk in het teken van het verlies van het Wintershall-contract. Voorjaar 2012 werden de vliegers geconfronteerd met het nieuws dat het contract op 1 januari 2013 eindigt en minimaal achttien vliegers CHC moeten verlaten.

Terugblik

Om overtolligheid te voorkomen kwamen de VNV en CHC-HN na een aantal maanden onderhandelen een vrijwillige vertrek- en herplaatsingsregeling overeen. De regeling bood vliegers de mogelijkheid om op vrijwillige basis tegen een vergoeding het bedrijf te verlaten en elders binnen CHC Global tewerkgesteld te worden. Daarnaast was er de mogelijkheid om vrijwillig van captain naar first officer te demoveren. Ook hier stond een eenmalige vergoeding tegenover.

De regeling bleek zo succesvol dat geen overtolligheid ontstaan is, waardoor gedwongen ontslagen uitbleven. CHC heeft zelfs besloten om alle vliegers met een contract voor bepaalde tijd een contract voor onbepaalde tijd aan te bieden.

In de loop van het jaar kondigde CHC aan dat het de Nederlandse AOC wil laten samengaan met de Engelse AOC. Voor de vliegers zou de impact hiervan minimaal moeten zijn. Duidelijk voordeel voor het bedrijf is vooral meer flexibiliteit voor de inzet van helikopters en crew. De omzetting was gepland voor december jl. Echter, door de complexiteit van het project en de vele vraagtekens vanuit de ondernemingsraad en de VNV is door het management van CHC-HN besloten om de invoering uit te stellen tot medio 2013.

Begin 2012 werd door de VNV en CHC een protocol overeengekomen om invulling te geven aan de standby duty. Deze regeling was met name een wens van CHC-HN, omdat een aantal klanten van deze dienst gebruik wilde maken. Echter, bij uitblijven van toepassing van de standby, kwam het protocol automatisch in november te vervallen.

Vooruitblik

De huidige cao verloopt op 1 mei 2013. Begin maart worden de cao-onderhandelingen opgestart. Dit jaar is de crew weer op sterkte en de verhouding tussen het aantal captains en first officers is beter in balans. Voorts lijkt er wat extra werk voorhanden voor CHC-HN in 2013.

Een andere uitdaging is de introductie van One AOC. De exacte impact is op dit moment niet te voorzien, maar de VNV houdt de vinger aan de pols om ervoor te waken dat het geen invloed heeft op de tewerkstelling van de vliegers.

KLM Flight Academy

De KLM FA was aan het begin van het jaar nog optimistisch over het opleiden van 75 ab initio-studenten. De school heeft inmiddels contacten met verschillende maatschappijen als Transavia, ArkeFly, Jetairfly en Korean Air voor het door de school leveren van afgestudeerde studenten.



Terugblik

In september werd de school opgeschrikt en geconfronteerd met een noodlottig ongeval in Phoenix Arizona, waarbij een examiner en een student van de school om het leven kwamen, samen met een safety pilot van CAE.

Een paar weken later gebeurde nog een ongeluk, waarbij een van de KLM FA-studenten tijdens een IFR-vlucht inzittende was. Bij deze mid-air collision maakten beide vliegtuigen met veel geluk een geslaagde noodlanding en raakte niemand gewond. De vliegtuigen waren echter zwaar beschadigd.

Deze gebeurtenissen waren reden om het vliegprogramma van de KLM FA in Phoenix tijdelijk stil te leggen en ruimte te maken voor reflectie en een uitgebreid veiligheidsonderzoek. Uit dit onderzoek, uitgevoerd door onderzoekers van KLM, kwam een aantal conclusies en verbeterpunten. De meeste verbeterpunten zijn inmiddels geïmplementeerd, waardoor het VFR-programma eind 2012 weer is opgestart. Nieuwe collision avoidance-apparatuur ten behoeve van het IFR-programma is in de toestellen ingebouwd, zodat begin 2013 ook het IFR-programma weer opgestart kon worden. Dit alles heeft geleid tot een vertraging van een aantal maanden voor de opleiding van een groot aantal studenten. Een en ander heeft ook zijn weerslag op het vervolgtraject in Eelde op de Beech Baron en het B737 typering traject.

Vooruitblik

Eind februari kwamen de eerste geslaagde studenten weer retour uit Phoenix om hun vervolgtraject in Eelde voort te zetten. Door de aanhoudende malaise in de (Europese) luchtvaart, de nog steeds slechte economische vooruitzichten en de negatieve mediaberichtgeving aangaande de luchtvaartscholen, is het niet eenvoudig om voldoende gekwalificeerde studenten te interesseren en te werven. Ook de banken, verantwoordelijk voor de studiefinanciering, beginnen zich inmiddels te 'roeren'. Voor 2013 is het vooralsnog onzeker of de initieel gestelde doelstelling voor nieuwe studenten gehaald wordt.

In maart worden de cao-onderhandelingen opgestart, daar de oude cao per 1 januari is verlopen. Gekeken wordt of aangesloten kan worden bij de KLM-cao.



Internationale zaken

D

oor nauwe contacten met IFALPA en regelmatig bezoek aan hun vergaderingen blijft de VNV goed op de hoogte van ontwikkelingen in de internationale luchtvaartwereld. Het jaar 2012 stond in het teken van een uitdiepende crisis in Europa. Elders in de wereld vertraagde de groei weliswaar, maar Europa was duidelijk een negatieve uitschieter. Europese luchtvaartmaatschappijen belandden daardoor wederom in de rode cijfers. In de VS lijkt het tij gekeerd; het aanbieden van extra betaalde services en het daarbij uitkleden van het product, leidt tot veelal mooie winstcijfers. De hogere prijs voor kerosine weet men mede

daarmee weg te poetsen.

IFALPA

De invoering van het Emission Trading Scheme (ETS) leidde tot luid protest in de rest van de wereld. Een wereldwijde regeling moet in 2013 van ICAO komen; tot die tijd wil de EU het ETS opschorten.

Het hoofdkwartier van IFALPA verhuisde van Engeland naar Canada. Met het kantoor in Montreal zetelt IFALPA letterlijk op steenworp afstand van de hoofdkwartieren van IATA en ICAO, met alle voordelen van dien. Daarmee is een belangrijke wens van het huidige IFALPA-bestuur in vervulling gegaan. Een andere grote stap die de federatie nam, is het behartigen van de belangen van helikoptervliegers. De IPHPA, de associatie van helikoptervliegers, heeft een permanente zetel en stemrecht gekregen binnen IFALPA. In de helikopteroperatie is nog veel winst te behalen op het gebied van veiligheid. Op de jaarlijkse conferentie, dit keer in Parijs, nam René de Groot afscheid als deputy president van IFALPA. In het afgelopen jaar heeft hij op voortvarende en zorgvuldige wijze de stofkam door IFALPA gehaald. Zijn opvolger is Philip Raffin van SNPL, Frankrijk. Hij geniet het vertrouwen van de VNV en zal de

geleidelijke hervormingen van het team van president Don Wykoff voortzetten.

European Cockpit Association (ECA)

De economische crisis heeft met name binnen Europa zijn weerslag op de vliegers. Diverse maatschappijen gaan ten onder. Het Hongaarse Malev was een van de voornaamste slachtoffers, waarbij alle 200 vliegers op straat kwamen te staan. De VNV heeft waar mogelijk steun verleend. Ook maatschappijen als Spanair, Cimber Sterling, Skyways Express en Aestreuus moesten de bedrijfsvoering staken. Bij maatschappijen die wel overleven in Europa wordt veelal met het mes op tafel over arbeidsvoorwaarden onderhandeld. De Austrian-vliegers werden geconfronteerd met het verwisselen van hun cao voor die van Tyrolean. Bij BA stemt men onder hoge druk in met integratie van BMI. Het Scandinavische SAS bevindt zich in zwaar weer en neemt, balancerend op de afgrond, de pensioenen op de korrel. De Spaanse vakbond SEPLA heeft het gehele jaar een conflict met Iberia over oprichting van een low cost-tak, Iberia Express, die het grootste deel van de Europese productie zal overnemen. De stakingen zijn talloos. Ook bij Alitalia worden de vooruitzichten er niet beter op, met weer toenemende verliezen. Positief nieuws is hier dat de al jaren in tweeën gesplitste vakbond weer eenheid heeft weten te bereiken. IPA en UP gaan samen verder onder de oude naam ANPAC.

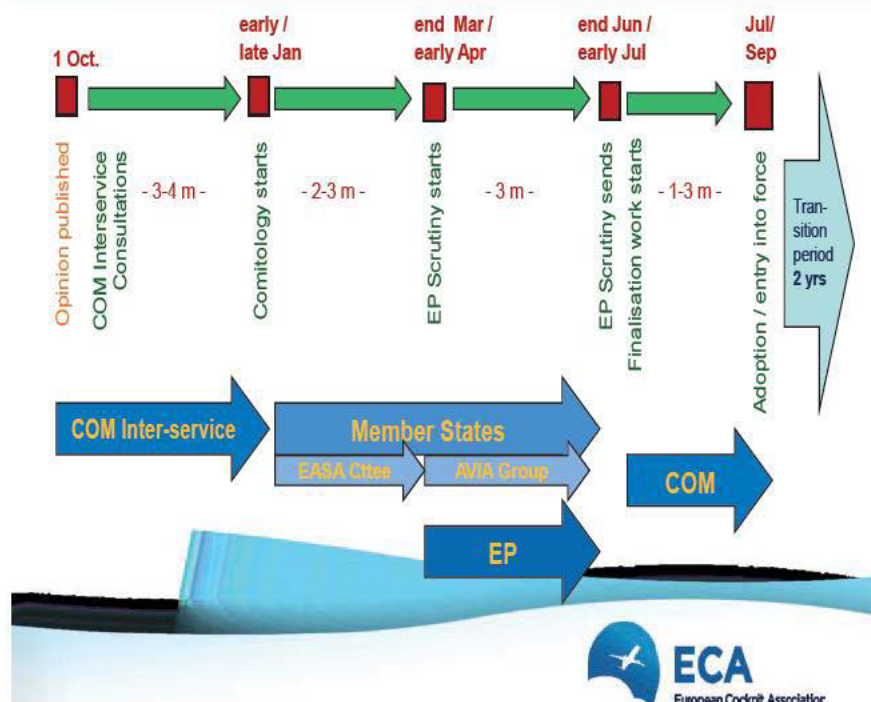
Onderwerpen die ECA bovengemiddeld bezighielden waren de FTL opinion van EASA, Ryanair en contractvliegers. Het probleem voor deze categorie vliegers is met name het gebrek aan voorspelbaarheid van de werkzaamheden en het lage salarisniveau. Europa voerde wetgeving in om zelfstandige werknemers, zoals deze contractvliegers, zekerheid te geven over werkloosheidsuitkeringen. Verder bepaalt de thuisbasis voortaan, met een overgangsperiode van tien jaar, onder welk sociaal zekerheidsstelsel luchtvaartpersoneel valt.



Ryanair

In 2012 werden continue inspanningen verricht om Ryanair-vliegers te organiseren. Door middel van roadshows door Europa werden de vliegers benaderd. De Ierse vakbond IALPA heeft daarbij het voortouw en de VNV is een actief supporter, samen met andere ECA-verenigingen. Een en ander heeft geleid tot grote aantallen nieuwe Ryanair-leden bij de ECA-verenigingen. Het proces werkt toe naar een poging tot opstarten van onderhandelingen met de maatschappij, waarschijnlijk in 2013.

FTL Timeline 2012-13



FTL

Het meest arbeidsintensieve onderwerp was de voorgenomen Flight Time Limitations (FTL)-wetgeving. Een voortdurend proces, waarbij tot de publicatie van het uiteindelijke EASA-voorstel op 1 oktober 2012, door ECA continu is getracht om via de EASA-werkgroep OPS-055, positieve invloed uit te

oefenen. De roep om het voorstel zoveel mogelijk op wetenschappelijke basis te gronden, conform EASA's opdracht, werd op enkele cruciale onderdelen overstemd door de lobby van luchtvaartmaatschappijen. De demonstratie in mei bij EASA in Keulen was met 300 deelnemers – waarvan bijna 50 van de VNV – goed bezocht. In het najaar was de VNV frequent bezoeker van het Haagse politieke centrum, om daar steun te verwerven voor verantwoorde FTL-wetgeving in Europa. In 2013 kan de Nederlandse politiek zich uitspreken over het Europese voorstel.

ECA voert een strak financieel beleid met een budget dat realistisch in elkaar zit. Tijdens de najaarsconferentie werd Nico Voorbach als president herkozen.

Air France ALPA

Bij Air France kiest AF ALPA voor een constructieve weg en bereikt al snel een overeenkomst over de onderhandelingsmethode, later in 2012 gevolgd door een akkoord. Gedurende het hele jaar was er intensief en prettig contact tussen AF ALPA en de VNV over diverse onderwerpen. Datzelfde geldt overigens, zij het minder intensief, voor de verenigingen van de JV-partners van KLM, Delta ALPA en IPA oftewel ANPAC.

Skyteam Pilots Association

Via de halfjaarlijkse vergadering van de Skyteam Pilots Association blijft de VNV goed aangesloten bij ontwikkelingen onder de Skyteam-partners. De omgang van management met vliegers en hun rol als advocaat van vliegveiligheid, blijkt tussen de Skyteam-leden nog aanzienlijk te verschillen.



Professionele zaken

W

at beoordelingszaken betreft was het een rustig jaar, waarschijnlijk vanwege het kleine aantal omscholing. Enkele waarnemers hebben bijstand geleverd tijdens individuele horingen/gesprekken van vliegers met de werkgever.

Commissie Training en Beoordeling

In het afgelopen jaar zijn de interne processen binnen de commissie aangepakt en waar nodig verbeterd.

De commissie Training en Beoordeling (T&B) kwam vijf maal bijeen voor regulier overleg. Naast beoordelingszaken hield de commissie zich bezig met de internationale

ontwikkelingen op traininggebied, de training ontwikkelingen bij de diverse maatschappijen en waar nodig als adviesorgaan voor het bestuur met betrekking tot professionele vraagstukken.

Op het gebied van training is de commissie geïnformeerd over de plannen tot het invoeren van ATQP (Alternative Training en Qualification Procedure) bij KLM en heeft zij het bestuur hierin geadviseerd over het bepalen van een standpunt.

Aangezien met ArkeFly nog geen afspraken gemaakt zijn over het compenseren van VNV-functionarissen in tijd, is helaas voorlopig afscheid genomen van ArkeFly-lid Stijn Konings. Voor de rest is de commissiesamenstelling niet veranderd.

Commissie Juniore Vliegers

Het jaar van de werkeloze vlieger. Zo kan 2012 bestempeld worden. Nadat al lang duidelijk was dat deze aanzienlijk grote groep het heel zwaar heeft, was dit jaar eindelijk het moment dat de website www.wordpiloot.nl deze vliegers een nog duidelijker gezicht heeft gegeven.

De lancering leidde tot veel reacties en gelukkig worden er nu op vele vlakken acties ondernomen om deze groep en de toekomstige groep ab-initio's beter te beschermen.

Helaas zijn we er nog niet, maar 2013 gaat een jaar worden waarin de Commissie Juniore Vliegers het voornemen heeft om nog meer transparantie te realiseren vanuit de vliegscholen, de vliegers, banken en de overheid. Betere voorwaarden kweken zodat deze groep in de toekomst ook een goed en degelijk bestaan kan hebben als verkeersvlieger.

Ook met social media is de CJV als eerste binnen de VNV aan de slag gegaan. Er zijn al aardig wat volgers op Facebook en Twitter en het nieuws verspreidt zich snel. Met name juniore vliegers zijn erg actief op deze media en daarmee een belangrijke tool om iedereen te bereiken die het vak van verkeersvlieger ambieert. Een speerpunt waar we trots op zijn.

Aeromedische commissie

De commissie houdt zich naast (vlieg)medische zaken bezig met training en licensing en human factors. De commissie kwam vijf maal bijeen en heeft de heer Godefroy aan de commissie mogen toevoegen als onafhankelijk medisch adviseur.

Tientallen leden zijn bijgestaan en van passend advies voorzien op het gebied van medische certificatie, (luchtvaart)medisch gerelateerde vragen en individuele medische belangenbehartiging. Tweemaal werd medisch advies gegeven ter ondersteuning van een juridisch traject, waarin de afgifte van het medisch certificaat centraal stond.

Op internationaal niveau zijn commissieleden actief in de IFALPA HUPER committee (Medical, Human Performance en Training & Licensing). Deze commissie kwam het afgelopen jaar tweemaal bijeen, waarbij onder meer is gesproken over straling, de luchtkwaliteit aan boord, het beoordelen van niet-

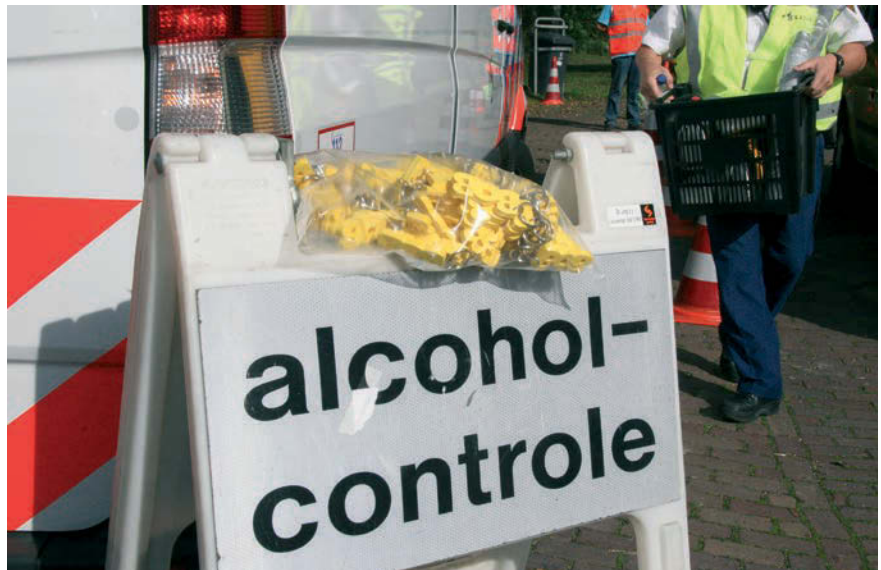
wordpiloot.nl

technische vaardigheden, loss of control training, vermoeidheid en het multi pilot license (MPL).

Binnen de European Cockpit Association is de commissie vertegenwoordigd in de Training, Licensing and Operations Working Group en de Occupational Health and Safety Working Group.

De voorzitter van de commissie is lid van de EASA Medical Expert Group. Deze groep van luchtvaartmedici adviseert EASA op het gebied van de medische regelgeving. In Nederland wordt de huidige JAR-FCL-regelgeving per 8 april vervangen door EASA part MED. Een van de onderwerpen waarover het afgelopen jaar binnen deze groep werd gesproken, was het vliegen met insulineafhankelijke suikerziekte. Voorsnog wordt dit niet toegestaan, echter de discussie hierover wordt voortgezet.

Voorts volgt de commissie de ontwikkelingen op arbo-gebied bij de diverse maatschappijen en is er regulier overleg met het Aeromedisch Instituut. Onderwerpen waar de commissie zich verder actief mee bezighoudt zijn onder andere: straling, cabin air quality en vermoeidheid.





Vliegtechnische zaken

D

e onderwerpen Flight Data Monitoring (FDM), het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) en het vervoer van lithium aan boord van vliegtuigen kregen veel aandacht. Verder breiden de verschillende overlegplatformen waar- aan de VNV deelneemt nog steeds met succes uit. Zo is eind 2012 een proef gestart voor constructief vliegtech- nisch overleg met Transavia.

Voorts staat voor de komende tijd een aantal belangrijke onderwerpen op de agenda. Zo neemt het aantal Un- manned Aeronautical Vehicles (UAV) exponentieel toe, evenals de technologie aan boord van deze luchtvaartuigen. Bovendien vlie- gen ze steeds vaker door hetzelfde luchtruim als verkeersvliegtuigen. Reden genoeg om daar qua regelgeving een vinger aan de pols te houden. Fatigue Risk Management System (FRMS) als onderdeel van het Safety Management System (SMS) komt ook om de hoek kijken. Zo valt winst te halen uit het gegeven dat bepaalde omlopen voor de crew minder belastend blijken dan andere. Echter een gevaar is dat werkgevers FRMS kunnen aanwenden om de productie onverantwoord hoog op te schroeven. Daarnaast zijn digitalisering, nieuwe regels voor het melden van voorvallen en de terugtrekkende overheid als toezichthouder op de luchtvaart een kleine greep uit de onderwerpen die in 2012 speelden en ook in 2013 aandacht vereisen.

Commissie Vliegtechnische zaken (VTZ)

Een datagedreven benadering ten aanzien van veiligheid (SMS), training (ATQP) of vermoeidheid/werktijden (FRMS) valt of staat met goede en rele- vante rapportages zonder restricties. Zonder operationele expertise kunnen dreigingen in de analyse verborgen blijven en risico's worden onderschat.



Een SMS-organisatie alleen is daarbij niet afdoende, een algemeen veiligheidsbewustzijn is onmisbaar. De VNV heeft zich meer en meer ontpopt als een waardevolle partner in bijkomende veiligheidsanalyses.

Een aantal opmerkelijke en nieuwe onderwerpen speelde gedurende het jaar een belangrijke rol. In de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen wordt met VNV-inbreng een convenant uitgevoerd ter voorkoming van vogelaanvaringen. In Europees verband is een sectorbrede aanpak ter preventie van runway excursions gepresenteerd. Een helikopterspecialist in de VTZ-commissie belichtte de kritische helikopteroperatie en vanwege de komende veranderingen voor de verkeersvlieger verdient SESAR alle aandacht. Ook mixed fleet flying wordt steeds relevanter en naar verwachting kritischer met nieuwe mogelijkheden voor de operator. Voor vulkaanoperaties is via voorgestelde Europese regelgeving het beleid verder uitgewerkt. Een nieuw Loss of Control-beleidsplan richt zich op training en cockpitinstrumentatie.

Daarnaast was er het vliegtechnisch overleg met KLM over onder meer de implementatie van RAAS en de verschillende waarschuwingsmodes, een nieuwe RTO-procedure, ongediëtebestrijding aan boord, digitalisering in de cockpit (EFB/iPad on board), LIDO charting en introductie B787. Bij Transavia werd in soortgelijk overleg meegedacht over risicoanalyses bij preflight checks door vliegers en de specifieke operatie naar Innsbruck. Vanuit de VNV is hier de zorg geuit over de kwaliteit van de gebruikte data en afwegingen in de betreffende risicoanalyses, en is de noodzaak benadrukt voor goede training en monitoring.

Vliegtechnisch overleg is er ook tweemaal per jaar tussen AF ALPA en de VNV. Uitwisseling van ervaringen zijn zeer nuttig gebleken; standpunten zijn gezamenlijk ontwikkeld ten aanzien van diverse technische en operationele onderwerpen, zoals Loss of Control, SMS, RAAS, ATQP, FRMS en invulling van flight dispatch.

Aircraft Design & Operations (AD0)

Deze IFALPA-commissie houdt zich bezig met de ontwikkeling van beleid op het gebied van vliegtuigontwerp en de operatie van verkeersvliegtuigen. Veel onderwerpen hebben een lange doorlooptijd. Zo stonden UAV's, EFB's en Loss of Control opnieuw hoog op de agenda. Ook werden onderwerpen zoals

runway friction-metingen, gebruik van zuurstofmaskers, hold-over times en wake turbulence-separatie behandeld. Fabrikanten als Boeing, Airbus en Comac presenteerden de laatste technologische ontwikkelingen binnen hun bedrijven.

Air Traffic Services (ATS)

Op het gebied van ATS zullen komende jaren veel relevante zaken veranderen. De overgang naar performance based-navigatie, ADS en de invoering van de Single European Sky vergen bemoeienis vanuit de vliegergroeperingen en samenwerking met andere partijen.

Een voorbeeld van discussie is de wenselijkheid van het downlinken van een TCAS RA en overige vluchtparameters en de operationele consequenties. Verder is er veel aandacht voor de vele projecten die lopen op het terrein van de toekomst van air navigation (NextGen en SESAR) en Volcanic Ash operations.

Aerodrome and Ground Equipment (AGE)

Tijdens haar jaarlijkse bijeenkomst kwamen de volgende onderwerpen aan bod: ontwikkeling van vogeldetectiesystemen, wingtip clearance op taxibanen, Runway Status Lights en de toename van het gebruik van EMAS.

Daarnaast wordt door IFALPA meer aandacht besteed aan SMS door bij te dragen in de verschillende lokale projecten. De lokale Runway Safety Teams blijven een succes en wereldwijd zijn vele IFALPA-vliegers hierbij betrokken.

Training, Licensing and Operations (TLO)

Voor de werkgroep was 2012 een rustiger jaar, wat zich ook vertaalde in afnemende belangstelling vanuit de aangesloten verenigingen. Er is nog geen duidelijkheid over de toekomstige werkmethode van de werkgroep. Mogelijk dat lopende, specialistische onderwerpen, zoals onbemande vliegtuigsystemen, multi pilot license, loss of control, kosmische straling, cabineluchtkwaliteit, arbeidsomstandigheden en veiligheid, voortaan in aparte workshops worden behandeld om zo de benodigde expertise aan tafel te krijgen.

Air Traffic Management and Aerodromes (ATMA)

De commissie heeft als werkterrein de Europese in plaats van de mondiale regelgeving met betrekking tot luchthavens en luchtverkeersleiding. Een belangrijk succes is de totstandkoming van de eerste versie van het European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions. Hierin presenteert ECA samen met EASA, Eurocontrol, ANSP en de luchtvaartmaatschappijen een veelomvattende aanpak. Andere onderwerpen van de commissie zijn de ver-

taling van ICAO-richtlijnen naar EASA-regelgeving en autoland-procedures zonder ATM-low visibility procedures, SESAR, SES, TCAS RA downlinks en Continuous Descent Operation.

Helicopter Working Group

Via een helikoptervlieger worden de specifieke onderwerpen geadresseerd, zoals offshore operatie, uncontrolled airspace en slechtzicht operaties. Tevens is hij de ECA-vertegenwoordiger in de werkgroep van EASA voor het maken van voorschriften voor offshore operaties. EASA heeft daarvoor een Rule Making Task Group waarin vertegenwoordigers van de CAA's, helikopter-fabrikanten, helikopter operators, ECA en EASA zitting hebben.

Uitgangspunt voor nieuw te ontwikkelen regels en richtlijnen zijn de bestaande EASA-richtlijnen, veiligheidsstudies en ongevalsrapporten. Een risico-verdeling bepaalt welke voorschriften met behulp van aanvullende regels voor ontwerp, operatie en training moeten worden geadresseerd. De analyse is in 2012 afgerond.

In samenwerking met diverse bedrijven worden systemen ontwikkeld om vogels te verjagen van vliegvelden en offshore installaties. Vogeluitwerpselen veroorzaken corrosie en degradatie van helideck markeringen. Dit veroorzaakt hoge onderhoudskosten voor de oliemaatschappijen en belemmert de vliegoperatie. Er wordt aan diverse systemen gewerkt met zowel optische als akoestische principes. De eerste proeven offshore beginnen in 2013.

Runway Excursion Working Group

In 2012 is de definitieve versie gereedgekomen van het plan voor runway excursion prevention. Nadat in 2010 is begonnen met de feitelijke Europese beleidsvorming is het plan in januari 2013 gepresenteerd. Belangrijk is dat er nu consensus is dat runway excursion niet slechts een vliegerprobleem is, maar een algemeen probleem dat integrale aanpak behoeft. Landingstechnieken en take-off/landing performance-berekeningen worden aangekaart.

Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP)

In 2012 is betere coördinatie merkbaar met andere operationele panels van ICAO. Een ICAO-handboek is opgesteld voor verantwoorde procedures ter besparing van brandstof en beperking van uitstoot. Deze procedures variëren van gewichtsbesparing, wind uplinks, onderhoudstips tot optimale profielen en continuous descents. De aanwijzingen moeten dienen als blauwdruk voor de operators.

De stringente CO₂-beperkingen die de luchtvaartsector zich ten doel stelt voor de middellange en lange termijn kunnen alleen door grootschalige inzet van biobrandstof worden gerealiseerd, samen met optimalisatie van lucht-ruimtegebruik en technologische vernieuwingen. Nieuwe certificatie-eisen ten aanzien van geluid, fijnstof en CO₂ worden in deze commissie ontwikkeld.

De als effectief beleidsmiddel bedoelde emissiehandel is verworpen tot een politiek en juridisch steekspel. De commissie staat wereldwijde invoering binnen de luchtvaart voor met gelijke behandeling voor alle deelnemers.

International Volcanic Ash Task Force (IVATF)

Inzet van de VNV is om het vliegen in de nabijheid van vulkaanuitstoot op verantwoorde wijze mogelijk te maken. Daartoe is in 2010 door de VNV een belangrijke aanzet gegeven in de ontwikkeling van de IFALPA-strategie. Tot op heden is regelgeving echter nog niet afdoende om hernieuwde grootschalige luchtruimsluiting te voorkomen. Kritieke punten, die in ontwikkeling zijn maar nog steeds aandacht verdienen, zijn: certificatie-eisen van vliegtuig en motoren, gezondheidsrisico's en accurate meting/modellering van vulkaan- en as. Afgelopen jaar is het nieuwe ICAO Doc 9974 'Flight Safety And Volcanic Ash – Risk Management of Flight Operations with Known or Forecast Ash Contamination' gepresenteerd. Aan dit document hebben alle partijen, inclusief IFALPA, meegewerkt. Uitgangspunt van het document is dat de verant-



woordelijkheid voor veilige vluchttuitvoering ligt bij de operator. Deze moet op basis van de punten uit Doc 9974 een door de nationale toezichthouder goedgekeurde veiligheidsanalyse (safety risk assessment) uitvoeren. De aanbevelingen uit dit nieuwe document moeten nog hun weg vinden in de lokale regelgeving.

Single European Sky ATM Research (SESAR)

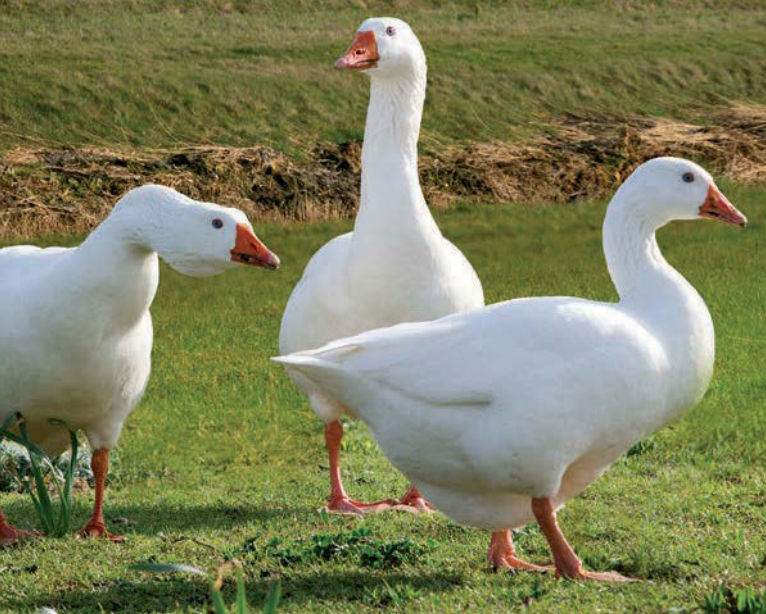
Binnen het Europese luchtruim moeten ontwikkelingen in structuur, organisatie en techniek in een verenigd luchtruim meer efficiëntie en capaciteit van het luchtverkeer garanderen voor de toekomst met een hoog niveau van veiligheid. Kenmerkend voor Single European Sky is het grensoverschrijdende karakter, waarbij nationale overheden autonomie gedeeltelijk over hun luchtruim dienen in te leveren en de zoektocht naar consensus in regelgeving. De enorme hoeveelheid aan onderzoeksprojecten maakt het een tijdrovend proces. 2012 stond wel al in het teken van ontwikkeling en uitvoering van SESAR, maar de uitvoeringsfase loop nog tot aan 2020.

Runway Safety Team (RST) Schiphol

Het team maakt deel uit van het Veiligheid Platform Schiphol (VPS). Doelstelling van VPS is hoofdzakelijk het terugdringen van risico's in de operatie op Schiphol. RST heeft daarin specifiek als taak het integraal initiëren, coördineren en bijsturen van maatregelen voor het terugdringen en/of voorkomen van Runway Incursions en Runway Excursions.

Het RST analyseert maandelijks de voorgevallen runway incursions en excursions op Schiphol en stelt aanbevelingen op. In 2012 is hieraan een structurele basis gegeven. Daarnaast hield het team zich in 2012 bezig met communicatieprocedures en -kanalen bij het kruisen van actieve banen, contact met OVV, hot spot campagne voor het General Aviation platform en de procedures voor het baanbeschikbaarheidsbeleid van LVNL en AAS. Om ook proactief incursions te voorkomen, werd in 2012 een bow-tie model opgesteld.





Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen

Om het risico van vogelaanvaringen in Nederland te beperken is in 2012 een convenant ondertekend, onder meer door de VNV, waarin een beleid is vastgelegd met bijbehorende uitwerking op het gebied van ruimtelijke ordening, foerageerbeperkingen, populatiebeheer en de introductie van een vogeldetectiesysteem. In eerste instantie ligt de focus van de regiegroep op de luchthaven Schiphol en op ganzen.

Resultaat van het beleid is dat 75% van de boeren in Haarlemmermeer in 2012 na de oogst het land versneld heeft omgeploegd om zo minder ganzen aan te trekken. Daarnaast heeft Schiphol de aanbesteding van een vogeldetectiesysteem afgerond wat in 2013 de testfase ingaat. Het systeem wordt nog niet in de dagelijkse vliegoperatie ingezet.

Overig

Als expert/deskundige wordt meer en meer een beroep gedaan op de VNV om mee te denken over risicoanalyses van operationele processen. Zo participeerde de VNV al in een risicoanalyse voor taxiënd verkeer op Schiphol, RAAS en voor invoering van preflight-checks door vliegers.

Accident Investigation Group (AIG)

De AIG telt 21 actieve leden die als verkeersvlieger werken bij luchtvaartmaatschappijen waarmee de VNV een cao met een bijlage regeling gebruik vluchtgegevens en vliegveiligheidsonderzoek heeft afgesloten. Deze bijlage regelt dat een gekwalificeerde VNV-onderzoeker participeert bij onderzoeken en (verplichte) vluchtanimaties. Deze onderzoeker maakt volledig deel uit van de onderzoekscommissie.

Onderzoeken en vluchtanalyses in 2012:

- KLM: 41 vluchtanalyses, waarvan 34 vrijwillig, en 5 opgestarte onderzoeken.
- KLC: 11 vluchtanalyses, waarvan 2 vrijwillig. 4 Nieuwe onderzoeken gestart.
- Martinair: 7 vluchtanalyses, waarvan 5 vrijwillig. 6 Beperkte vliegveiligheidsonderzoeken waarvan 5 betreffende maintenance/engineering. 2 Volledige vliegveiligheidsonderzoeken.
- Transavia: 50 vluchtanalyses*, waarvan 4 vrijwillig en 6 opgestarte onderzoeken.
- ArkeFly: 5 vluchtanalyses en 1 opgestart onderzoek.
- CHC: 2 vluchtanalyses.

** De vluchtanalyses bij Transavia worden meer routinematig gebruikt dan bij de overige maatschappijen. Dit heeft mede te maken met de ruimere mogelijkheden op indelings-technisch gebied gedurende de wintermaanden.*

Security Commissie (SEC)

Invloed in de security-wereld is sterk afhankelijk van persoonlijke relaties en vertrouwen. De VNV is daarom vertegenwoordigd in allerlei gremia, nationaal en internationaal, op het gebied van luchtvaart security om het netwerk van relaties te onderhouden en verder uit te bouwen.

Gerealiseerde doelen

Voor het eerst liet 2012 een lichte groei zien in plaats van een forse toename van het aantal laserincidenten ten opzichte van het jaar ervoor. Vermoedelijk door het zoeken van publiciteit is het publiek zich langzaam bewust van de gevaren, wat niet wegneemt dat het aantal incidenten nog steeds erg hoog is en de focus van de commissie op het onderwerp blijft.

De verwachting was dat in 2012, door aanpassen van het Wetboek van Strafrecht, nieuwe wetgeving in werking zou treden. Mede door de val van het kabinet is dit nog niet gebeurd. Verwacht wordt dat het artikel op 1 april 2013 in werking treedt.

Allereerst wordt strafbaar het door opzet of schuld veroorzaken van gevaar voor het luchtverkeer. Daartoe zijn de bestaande bepalingen artikel 164 en 165 Wetboek van Strafrecht uitgebreid met gevaarstelling jegens het luchtverkeer. Overtreding van deze artikelen is een misdrijf. Laseraanstralingen van verkeersvliegtuigen kunnen, indien daardoor gevaar is veroorzaakt, hier ook onder vallen.

Daarnaast is een nieuw lid 6 in artikel 429 Wetboek van Strafrecht ingebracht. Deze luidt: "Met hechtenis van ten hoogste veertien dagen of geldboete van de tweede categorie (max. € 3.900) wordt gestraft, hij die zich zodanig gedraagt dat



gevaar voor het luchtverkeer wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer in de lucht wordt gehinderd of kan worden gehinderd.” Het wordt dus op korte termijn nuttig om aangifte te doen, omdat hiermee ook het aanstralen van vliegtuigen zonder concreet gevaar strafrechtelijk kan worden aangepakt.

Parallel aan dit traject is de VNV met betrokken partijen in overleg om een simpele en standaard aangifte en vervolging te bewerkstelligen. Een aantal andere landen, zoals het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en de Verenigde Staten, heeft inmiddels soortgelijke wetgeving. Internationaal moet vooral op Europees niveau verder aangedrongen worden op bewustzijn en regelgeving. Het voorstel van de VNV (en ECA/IFALPA) is om laserincidenten aan te merken als ‘act of unlawful interference’.

Na evaluatie van Europese regelgeving zijn op het gebied van vracht een aantal verbeterpunten vastgesteld. Zo vindt de VNV dat de partijen die cargo aanleveren beter en vaker gecontroleerd moeten worden, dat cargo op de luchthaven op random basis gescreend moet worden (nu hoeft dat meestal helemaal niet) en dat er geen onderscheid is tussen vracht- en passagiers-toestellen. Deze beleidsvoorstellen zijn inmiddels door zowel de ECA als IFALPA aangenomen. Vanuit de ECA worden deze standpunten uitgedragen naar de EU.



De Security commissie staat op het standpunt dat niet iedere passagier (en bemanning) op dezelfde wijze gescreend moet worden. De filosofie van onder meer de VNV is dat het security regime op een luchthaven een slimme combinatie moet zijn van het (onvoorspelbaar) gebruik van verschillende technologieën, gebaseerd op een risico- en dreigingsanalyse en de informatie die bekend is over een persoon of groep personen en/of hun achtergrond. Differentiatie gebaseerd op risico dus. Inzet moet afhangen van dreiging en risico met altijd de mogelijkheid voor onvoorspelbare en random controles. De Europese Commissie heeft aangegeven open te staan voor proefprojecten die gebruik maken van deze filosofie. Grootste struikelblok blijkt de afweging tussen privacy van het individu en het collectieve belang van de veiligheid. Om een risico-inschatting van een persoon te kunnen doen, heb je immers gegevens nodig van dat individu. Om het privacy issue te ontwijken wordt het risico niet op individueel niveau, maar op andere wijze ingeschat. De proef gaat onder meer op Schiphol draaien op de crew checkpoints (BMC).

Dit jaar heeft de commissie geprobeerd nationaal en internationaal aandacht te vragen voor beveiliging van operationele systemen. De VNV is van mening dat er tot dusver te weinig aandacht is voor cyber security, terwijl de werkomgeving steeds meer gebruik maakt van computers en datacommunicatie. Denk bijvoorbeeld aan vliegtuigbesturing en de paperless cockpit, maar ook aan onbemande vliegtuigen.

In nationaal verband neemt de VNV deel aan de Airport ISAC, onderdeel van het Nationaal Cyber Security Centrum. Internationaal stuurt de VNV een werkgroep van de IFALPA Security Committee aan, waarin het IFALPA-beleid wordt geformuleerd en waar gewerkt wordt aan een position paper.

Via deelname in bijvoorbeeld de airspace security groep van NATO en Euro-control wil de VNV zorgvuldige procedures bewaken bij bijvoorbeeld communicatieverlies.

Een recent voorbeeld is het incident met een vliegtuig dat tijdens de daling en nadering voor Schiphol tijdelijk het radiocontact verloor. Er ontstond verwarring c.q. onduidelijkheid over te volgen instructies en procedures, met als gevolg een opschaling volgens protocol inclusief interceptie door de luchtmacht en de daarbij behorende afhandeling op de grond.

De VNV wil alle betrokken partijen bewust maken van alle relevante factoren die hierin meespelen.

De Security commissie vindt dat (inter)nationaal nog steeds te weinig aandacht is voor het onderwerp unruly passenger. De VNV dringt bij partijen aan om het onderwerp meer prioriteit te geven en een efficiënt, eenduidig, transparant 'zero tolerance'-beleid voor unruly passengers te bewerkstelligen. Nationaal participeert de VNV actief in het Platform Unruly Passengers (PUP) om onder andere met de Koninklijke Marechaussee en het Openbaar Ministerie werkafspraken te maken.

In de EU-wetgeving die het gebruik van screening apparatuur binnen de Europese Unie reguleert, staat dat alleen scanners gebaseerd op de millimeter wave-techniek (zoals de scan op Schiphol) gebruikt mogen worden. X-ray technologie mag in de EU dus niet meer worden gebruikt. Ook is het gebruik van scanners aan strikte voorwaarden gebonden ter garantie van de gezondheid en privacy. In samenwerking met ECA en IFALPA wordt geprobeerd vergelijkbare regelgeving op globaal niveau te realiseren.

De security commissie wil een procedure voor de zogenaamde background checks bewerkstelligen die in lijn ligt met de EU-regelgeving én de ons omringende landen.

Nederland is binnen Europa nagenoeg uniek in de aanwijzing van de functie van verkeersvlieger als vertrouwensfunctie. Dit betekent dat geen Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) nodig is, die afgegeven wordt na onderzoek van Justitie en de AIVD. Met name de AIVD-component kan problemen veroorzaken voor vliegers die in het buitenland wonen of werken, danwel gewoond of gewerkt hebben. De VNV voorziet problemen bij terugkeer van de grote groep (veelal juniore) collega's, die vanwege de economische situatie (tijdelijk) in diverse landen binnen en buiten Europa zijn gaan vliegen. De VNV pleit voor een Verklaring Omtrent het Gedrag in plaats van een Verklaring van Geen Bezwaar.

De commissie heeft regelmatig contact met werkgevers en andere partijen over de actuele veiligheidssituatie in verschillende landen. Denk bijvoorbeeld aan de situatie in landen in en rond het Midden-Oosten (Iran, Israël en Syrië) en Afrika (Mali).



Organisatie en staf

B

innen de kantooromgeving werd het jaar gekenschetst door vooral een digitale verdieping.

In het kader van de professionaliseringsslag zijn meerdere zaken opgepakt. De ledenadministratie, de financiële administratie, een nieuw archiveringssysteem en een verlofregistratiesysteem kunnen in dit verband genoemd worden. Om de digitale infrastructuur op peil te houden is een update naar Lion OS X uitgevoerd. Tevens werd de introductie van de nieuwe domeinnaam @vnn.nl en de nieuwe huisstijl per januari 2013 voorbereid.

Terugblik

Het hart van de vereniging is ongetwijfeld de ledenadministratie. Eind 2011 is besloten tot herinrichting van het digitale ledenadministratiesysteem civiCRM. De uitvoering ervan vond afgelopen jaar plaats en de herziene versie ging in november 2012 'live'. Verschillende punten gerelateerd aan verdergaande efficiency zijn nog in voorbereiding. Een ervan is het inrichten van een digitale aanwezigheidsregistratie gekoppeld aan een declaratiesysteem.

In het eerste kwartaal werd O3Spaces in gebruik genomen als programma waarbij onderling documenten gedeeld kunnen worden. Aansluitend is de ontwikkeling van O3Spaces als digitaal archief gestart in het vierde kwartaal 2012. Dit systeem vervangt het archiefsysteem Decos.

Eind van het jaar is besloten voor de financiële administratie over te stappen op een nieuw boekhoudpakket waarmee digitale aanlevering en automatische verwerking van inkoopfacturen mogelijk is. Na de officiële afsluiting van het boekjaar 2012 kan deze conversie in het voorjaar van 2013 worden uitgevoerd.

Door het secretariaat werd de tweejaarlijkse verkiezing voor de ledenraden van KLM, Martinair en Transavia voorbereid en uitgevoerd. Tevens werd deelgenomen in de organisatie van verschillende evenementen, zoals de ECA presidents' meeting en het IFALPA negotiation seminar. Dat alles gebeurde naast de doorlopende werkzaamheden van ondersteuning van de bestuurders, leden van bestuursafdelingen en commissies. En uiteraard de maandelijkse verzorging van de vergaderstukken voor de ledenraden en de halfjaarlijkse Algemene Vergadering.

Met het oog op de pensionering van de VNV-administrateur medio 2013 en het vertrek van drie medewerkers in 2012, is de werving in gang gezet van een secretaresse, een lobbyist/beleidsmedewerker en een administrateur.

De voorbereiding voor de verbouwing van het gehele VNV-pand nam meer tijd in beslag. Wel is in de ledenraadzaal inmiddels een koelsysteem geïnstalleerd. Op basis van een definitief bestek is het aanbestedingstraject in gang gezet. De uitvoering vindt in 2013 plaats en behelst een gewijzigde entree plus secretariaat, uitbreiding kantine inclusief nieuwe keuken, extra vergaderruimte en herinrichting van de ledenraadzaal.

Voor de dagelijkse schoonmaakwerkzaamheden in het VNV-pand is per mei 2012 een ander bedrijf ingehuurd. De GGD Amsterdam is gestart met de hygiënebegeleiding van de VNV-keuken. Inmiddels zijn de bereiding, opslag, schoonmaak en persoonlijke hygiëne als goed beoordeeld.

De communicatie met de leden gebeurt op verschillende niveaus. Schriftelijk via de maanduitgave Op de Bok en het jaarverslag, digitaal via Nieuwsflitsen en plaatsingen op de website. Afgelopen jaar kwam daar voor met name toekomstige vliegers en leden de website wordpilot.nl en sociale media als Facebook en Twitter bij. Ook de VNV-president maakte zijn debuut op Twitter met @VNVPresident.

Een volgende stap in het traject van digitalisering, na het besluit tot oprichting van de website wordpilot.nl, was het bestuursbesluit om de VNV-huisstijl onder de loep te nemen en te moderniseren. Hiertoe heeft een extern ontwerpbureau voorstellen voor een nieuw logo gepresenteerd inclusief de toepassing van de nieuwe huisstijl voor verschillende uitingen. Tijdens de nieuwjaarsreceptie 2013 is het nieuwe logo onthuld en vond uitrol van de huisstijl plaats.

De juridische advisering van een individueel lid met een probleem is en blijft een belangrijk onderdeel. De VNV-jurist wordt niet alleen bij juridische kwesties ingeschakeld, maar ook vaak geraadpleegd in disciplinaire zaken. In enkele gevallen wordt een beroep gedaan op een externe advocaat om leden in – dreigende – gerechtelijke procedures bij te staan.

De trainingen die de VNV verzorgt voor leden die een taak vervullen binnen de vereniging zijn goed verlopen en positief gewaardeerd. Dit geldt zowel voor de basis cursus voor de ledenraadsleden, een schrijft training voor de redacteurs van Op de Bok, een internationaal Negotiations Seminar als de vergader recurrent voor bestuursleden.

Vooruitblik

In 2013 komt een nieuw presidentieel team aan het hoofd van de VNV-organisatie te staan. Aan de staf worden drie nieuwe medewerkers toegevoegd en er wordt afscheid genomen van de administrateur. In de kantooromgeving staan de definitieve implementatie van O3Spaces en de conversie naar een nieuw boekhoudkundig programma op stapel.

Nadat in januari 2013 een aannemer is uitgekozen, starten eind maart de verbouwwerkzaamheden. Ook de tuin wordt onder handen genomen en er komen minimaal tien extra parkeerplaatsen bij.

De in januari 2013 ingevoerd VNV-huisstijl is onderdeel van een totaalplan van communicatie. De volgende stappen hierin zijn de herinrichting van de VNV-website en ontwikkeling van apps met specifieke informatie voor de leden. Voor het jaar 2013 wordt een actieplan opgesteld waarin het bestuursbeleid en de bijbehorende momenten en middelen van communicatie zijn opgenomen.

De bestuursafdelingen worden tegemoet gekomen in de behoefte aan extra training op het gebied van pensioenen, onderhandelen en financieel/economische aspecten.





Collectieve regelingen

D

e VNV kende in 2012 drie collectieve regelingen om aan haar leden aan te bieden:

- een collectieve zorgverzekering in samenwerking met ONVZ;
- een financieel arrangement in samenwerking met ABN AMRO (alleen voor leden-volledig);
- een Loss of License-verzekering via tussenpersoon Meeùs, ondergebracht bij Hiscox.

Collectieve zorgverzekering

Bij de verandering van de zorgverzekeringswet in 2006

sloot de VNV voor de stafmedewerkers een collectieve zorgverzekering af bij ONVZ. Toentertijd is gekozen om deze ook open te stellen voor alle leden, met enkele specifieke aanvullende voorwaarden voor deze groep. In 2011 heeft de VNV de banden met ONVZ aangehaald en verdween de tussenpersoonfunctie. Dit gaf een financieel voordeel dat is teruggevloeid naar de leden in de vorm van verbeterde aanvullende voorwaarden, toegespitst op het beroep van verkeersvlieger. Dit alles is vastgelegd in een contract voor drie jaar dat in 2012 is ingegaan.

De verbeterde voorwaarden leidden al tot circa twintig procent nieuwe aanmeldingen. Hoe meer deelnemers, des te groter de mogelijkheid tot verbeterde afspraken, wat weer nieuwe deelnemers trekt, enz. Ook voor 2013 is de insteek om de positieve spiraal voort te zetten en zo de leden een collectieve zorgverzekering aan te bieden met specifieke voorwaarden die het beroep van verkeersvlieger nog zorgelozer te maken.

Financieel arrangement

De VNV en ABN AMRO zijn een arrangement overeengekomen waarbij leden onder gunstige voorwaarden financiële producten bij ABN AMRO kunnen afnemen. Dit omvat onder meer korting op hypotheekrente en afsluitprovisie,

korting op verzekeringen en korting op de rente van een studielening. Omdat het om grote bedragen gaat, is het lidmaatschapsgeld snel terugverdiend. Het VNV-lidmaatschap werd ineens heel interessant voor leden-beroeps omdat voor hen dezelfde voorwaarden golden als voor leden-volledig. Door wijzigende wet- en regelgeving kwam hier in 2012 verandering in. Voor leden-volledig geldt nu een ander risico-opslag op de rente voor studieschulden dan voor leden-beroeps. Het VNV-arrangement is vanaf begin 2012 daarom alleen nog maar beschikbaar voor leden-volledig. Deze scheiding tussen groepen leden zorgde in 2012 voor de nodige commotie, maar was onvermijdelijk. Voor de leden-beroeps was een overgangsregeling beschikbaar tot medio 2012, waarna men kon deelnemen aan het ABN AMRO Dutch Pilot arrangement.

Loss of License (LoL)

Deze brevetverliesverzekering is zeer gewenst vandaag de dag en soms zelfs verplicht, maar tevens een moeilijk product! Bij het ouder worden neemt de premie zodanig exponentieel toe dat leden er over het algemeen voor kiezen om het risico zelf te dragen. Het is steeds lastiger om de leden een aantrekkelijke brevetverliesverzekering aan te bieden. In 2012 was Hiscox, via tussenpersoon Meeùs, de enige stabiele partij die de VNV kon aanbieden om individueel een LoL bij af te sluiten. Alternatieven voor een individuele LoL lijken uitgeput. Een mogelijk beter betaalbare oplossing is gezocht in de collectiviteit. Bij Transavia, ArkeFly en CHC voorziet de cao al in een collectieve brevetverliesverzekering, die door de maatschappij is ondergebracht bij een verzekeraar. Met KLM is eind 2012 overeengekomen dat voor VNV-leden vallend onder de KLM-cao een collectieve LoL-regeling wordt vormgegeven. Deze wordt niet ondergebracht bij een verzekeraar maar in eigen beheer in een stichting. Hiermee is dan ook de grootste groep leden-volledig collectief verzekerd tegen brevetverlies. In januari 2014 volgen automatisch de Martinair-collega's. Op de instructeurs van de KLM-FA na vallen dan alle leden-volledig onder een collectieve LoL-regeling en zijn tegen brevetverlies verzekerd.





Colofon

Uitgave:

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, Dellaertlaan 61, Postbus 192,
1170 AD Badhoevedorp, T (+31) (0)20 449 8585, secre@vnn.nl, www.vnn.nl

Ontwerp:

www.marjanbakker.nl

Omslag 2012:

www.balyon.com

Beeldmateriaal:

Javier Cáceres, Maarten van Haaff, Dennis Hoeke, Wouter Houben, Nikiforov Konstantin, Samantha Plas, Konstantinos C. Siderakis, Meszaros Tibor, Gert-Jan Vegter, Jacqueline Vollebregt, Nick Vording, Emanuel Wiemans, Jason Wood

Druk:

Smart Graphics, Amersfoort – april 2013

Oplage 3.600 exemplaren

Nadruk zonder toestemming is niet toegestaan

